

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

PRIORITY
DOCUMENTSUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

REC'D 01 DEC 2004

WIPO PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 103 57 868.4

Anmeldetag: 11. Dezember 2003

Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH, 70469 Stuttgart/DE

Bezeichnung: Verfahren und Vorrichtung zum Betreiben einer Antriebseinheit

IPC: B 60 K; F 02 D; B 60 R

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 28. Oktober 2004
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident
Im Auftrag

Schäfer

BEST AVAILABLE COPY

24.11.2003 St/Oy

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Verfahren und Vorrichtung zum Betreiben einer Antriebseinheit

Stand der Technik

15 Die Erfindung geht von einem Verfahren und von einer Vorrichtung zum Betreiben einer Antriebseinheit nach der Gattung der unabhängigen Ansprüche aus.

20

Es ist bereits bekannt, dass bei einer Antriebseinheit, insbesondere eines Fahrzeugs, ein Sollwert für mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit vorgegeben wird. Bei dieser Ausgangsgröße handelt es sich in der Regel um ein Drehmoment. Bei konventionellen Steuersystemen für eine Antriebseinheit eines Fahrzeugs wird beispielsweise von der Getriebesteuerung während eines Schaltvorgangs oder während eines Eingriffs einer Fahrdynamikregelung entweder ein Sollwert für das Drehmoment des Motors des Fahrzeugs oder ein Sollwert für eine Motordrehzahl vorgegeben. Beide Vorgabe können nicht gleichzeitig erfüllt werden, da sich auf Grund der physikalischen Zusammenhänge der eine Wert durch die Vorgabe des anderen ergibt.

25

Vorteile der Erfindung

30

Das erfindungsgemäße Verfahren und die erfindungsgemäße Vorrichtung zum Betreiben einer Antriebseinheit mit den Merkmalen der unabhängigen Ansprüche haben demgegenüber den Vorteil, dass in mindestens einem Betriebszustand der Antriebseinheit außerdem ein Sollwert für eine Betriebsgröße der Antriebseinheit vorgegeben wird, wobei in diesem Betriebszustand die mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit ungeachtet ihres Sollwertes im Sinne einer Annäherung eines Istwertes für die Betriebsgröße an den Sollwert für die Betriebsgröße vorgegeben wird. Auf diese Weise erhält die Einstellung des Sollwertes der Betriebsgröße in

dem mindestens einen Betriebszustand Vorrang vor der Einstellung des Sollwertes der Ausgangsgröße der Antriebseinheit. Dies kann den Komfort bei Betrieb der Antriebseinheit in dem mindestens einen Betriebszustand erhöhen.

- 5 Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen des im Hauptanspruch angegebenen Verfahrens möglich.

10 Besonders vorteilhaft ist es, wenn der mindestens eine Betriebszustand als Anfahrbetriebszustand der Antriebseinheit gewählt wird. Auf diese Weise lässt sich beispielsweise ein Einkuppelvorgang eines Getriebes komfortabel und mit wenig Aufwand realisieren, ohne dass eine Begrenzung der Ausgangsgröße der Antriebseinheit erforderlich ist.

15 Ein weiterer Vorteil ergibt sich, wenn der Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße von einer ersten Steuerung oder ersten Funktion vorgegeben wird und der Sollwert für die Betriebsgröße von derselben Steuerung oder Funktion oder einer zweiten Steuerung oder zweiten Funktion vorgegeben und an eine dritte Steuerung zur Einstellung der mindestens einen Ausgangsgröße der Antriebseinheit weitergeleitet wird, und wenn die dritte Steuerung ausgehend von dem Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit diesem Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße im Sinne einer Annäherung des Istwertes der Betriebsgröße 20 an den Sollwert der Betriebsgröße modifiziert. Auf diese Weise lässt sich eine überlagerte Einstellung des Sollwertes der Betriebsgröße nach Vorgabe des Sollwertes für die Ausgangsgröße realisieren, sodass sowohl der Sollwert für die Betriebsgröße als auch der Sollwert für die Ausgangsgröße weitestgehend umgesetzt werden können, wobei die Umsetzung des Sollwertes für die Betriebsgröße Vorrang hat. Dadurch kann der Komfort bei einem externen Eingriff wie z. B. während eines Schaltvorgangs des Getriebes verbessert werden.

25 Besonders einfach und wenig aufwändig lässt sich die Annäherung des Istwertes der Betriebsgröße an den Sollwert der Betriebsgröße mittels einer Regelung durchführen, in deren Abhängigkeit die Ausgangsgröße der Antriebseinheit vorgegeben wird.

30 Vorteilhaft ist weiterhin, wenn nach Beendigung des mindestens einen Betriebszustandes der Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße ohne Modifizierung umgesetzt wird. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass der Sollwert für die Ausgangsgröße in den übrigen Betriebszuständen mit Vorrang umgesetzt wird.

Zeichnung

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen Figur 1 ein Blockschaltbild einer Antriebseinheit, Figur 5 2 ein Funktionsdiagramm zur Veranschaulichung der Funktionsweise des erfindungsgemäßen Verfahrens und der erfindungsgemäßen Vorrichtung gemäß einer ersten Ausführungsform, Figur 3 ein Funktionsdiagramm zur Veranschaulichung der Funktionsweise des erfindungsgemäßen Verfahrens und der erfindungsgemäßen Vorrichtung gemäß einer zweiten Ausführungsform 10 und Figur 4 ein Funktionsdiagramm zur Veranschaulichung der Funktionsweise des erfindungsgemäßen Verfahrens und der erfindungsgemäßen Vorrichtung gemäß einer dritten Ausführungsform.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In Figur 1 kennzeichnet 1 eine Antriebseinheit beispielsweise eines Fahrzeugs. Die Antriebs- 15 einheit 1 umfasst dabei in diesen Beispielen in dem Fachmann bekannter Weise einen An- triebsmotor, der eine Ausgangsgröße abgibt. Die Ausgangsgröße ist beispielsweise ein Dreh- moment, eine Leistung oder eine Zylinderfüllung im Falle eines Verbrennungsmotors oder eine von einer oder mehreren der genannten Größen abgeleitete Größe. Im Folgenden soll beispiel- 20 haft angenommen werden, dass es sich bei der Ausgangsgröße der Antriebseinheit 1 um das Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors handelt. Dieses wird auch als das innere Moment des Antriebsmotors bezeichnet und allein durch die Verbrennung eines Luft-/Kraftstoffgemisches im Brennraum des Antriebsmotors bereitgestellt, wobei vorausgesetzt ist, dass es sich bei dem Antriebsmotor um einen Verbrennungsmotor handelt. Dies kann bspw. ein Ottomotor oder ein 25 Dieselmotor sein. Im Folgenden soll beispielhaft angenommen werden, dass es sich bei dem Verbrennungsmotor um einen Ottomotor handelt. Gemäß Figur 1 umfasst die Antriebseinheit 1 eine Motorsteuerung 20. Ferner ist eine Getriebesteuerung 5 vorgesehen, die ein in Figur 1 nicht dargestelltes Getriebe ansteuert, um ein gewünschtes Übersetzungsverhältnis zwischen einer Kurbelwelle des Antriebsmotors und einer Kardanwelle in dem Fachmann bekannter Weise herzustellen. Die Getriebesteuerung 5 erzeugte während eines Schaltvorgangs eine Momenten- 30 anforderung MG und eine Drehzahlanforderung nsoll. Die Momentenanforderung MG wird an eine Umsetzungseinheit 45 der Motorsteuerung 20 weitergeleitet. Die Drehzahlanforderung nsoll wird einer Drehzahlregelung 25 der Motorsteuerung 20 zugeführt. Im Folgenden wird die

Drehzahlanforderung nsoll auch als Solldrehzahl bezeichnet. Bei der Drehzahl des Antriebsmotors handelt es sich um eine Betriebsgröße der Antriebseinheit 1. Diese wird von einem Drehzahlsensor 40 erfasst und als Istdrehzahl nist ebenfalls der Drehzahlregelung 25 zugeführt. Ferner ist ein Modul 15 vorgesehen, das als Fahrpedalmodul oder als Fahrgeschwindigkeitsregler ausgebildet sein kann und ein Vorgabemoment MF zur Umsetzung des Fahrerwunsches bzw. der vom Fahrgeschwindigkeitsregler angeforderten Fahrgeschwindigkeit erzeugt und an die Umsetzungseinheit 45 weiterleitet. Der Fahrgeschwindigkeitsregler stellt hier eine Fahrzeufunktion dar. Ferner ist eine weitere Steuerung oder Fahrzeugfunktion 10 vorgesehen, beispielsweise eine Fahrdynamikregelung, eine Antriebschlupfregelung, ein Antiblockiersystem, usw., die ein weiteres Vorgabemoment MW von der Umsetzungseinheit 45 anfordert. Die weitere Steuerung oder Fahrzeugfunktion 10 steht hier symbolisch für eine oder mehrere solcher Steuerungen oder Fahrzeugfunktionen, die jeweils ein solches Vorgabemoment erzeugen und an die Umsetzungseinheit 45 abgeben können. Die Drehzahlregelung 25 erzeugt eine erste Ausgangsgröße A1 und ggf. eine zweite Ausgangsgröße A2, die ebenfalls der Umsetzungseinheit 45 zugeführt und im Sinne einer Annäherung des Istwertes nist der Drehzahl an die Solldrehzahl nsoll gebildet wird. Ferner werden der Umsetzungseinheit 45 vom Drehzahlsensor 40 der Istwertes nist der Drehzahl sowie weitere Betriebsgrößen 85 der Antriebseinheit 1 zugeführt, beispielsweise die Motortemperatur, der Saugrohrdruck, die Abgasrückführrate, usw. Aus den Momentenanforderungen MG, MF, MW sowie den Ausgangsgrößen A1, A2 bildet die Umsetzungseinheit 45 eine resultierende Momentenanforderung, die nach Maßgabe der aktuellen Betriebsbedingungen der Antriebseinheit 1 gemäß den zugeführten Betriebsgrößen 85 umgesetzt wird. Diese Umsetzung erfolgt bei dem beschriebenen Ottomotor durch entsprechende Ansteuerung der Zündung und/oder der Luftzufuhr und/oder der Kraftstoffzufuhr in dem Fachmann bekannter Weise und wie in Figur 1 durch die entsprechenden Symbole für die Zündung, die Luftzufuhr und die Kraftstoffzufuhr angedeutet.

In Figur 2 ist ein erstes Ausführungsbeispiel für die Umsetzungseinheit 45 in Form eines Funktionsdiagrammes dargestellt. Die Momentenanforderungen MG, MF, MW werden zusammen mit den Betriebsgrößen 85 der Antriebseinheit 1 einem Momentenkoordinator 50 zugeführt, der aus diesen Größen in dem Fachmann bekannter Weise einen resultierenden Sollwert MSOLL für das Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors bildet. Gemäß dem hier beschriebenen ersten Ausführungsbeispiel ist es vorgesehen, dass die Drehzahlregelung 25 zur Verringerung der Differenz zwischen dem Sollwert nsoll der Drehzahl und dem Istwert nist der Drehzahl als erste Ausgangsgröße A1 ein Differenzmoment erzeugt, um das das resultierende Sollmoment

MSOLL geändert werden muss, um die beschriebene Verringerung der Differenz zwischen dem Sollwert nsoll der Drehzahl und dem Istwert nist der Drehzahl zu realisieren. Zu diesem Zweck wird die erste Ausgangsgröße A1 in einem Additionsglied 55 mit dem resultierenden Sollmoment MSOLL additiv verknüpft, d. h. addiert. Somit entsteht ein modifiziertes resultierendes Sollmoment MSOLL1 am Ausgang des Additionsgliedes 55. Zusätzlich oder alternativ kann es vorgesehen sein, dass die Drehzahlregelung 25 zur Verringerung der Differenz zwischen dem Sollwert nsoll der Drehzahl und dem Istwert nist der Drehzahl als zweite Ausgangsgröße A2 einen Faktor erzeugt, mit dem das resultierende Sollmoment MSOLL bzw. das modifizierte resultierende Sollmoment MSOLL1 multipliziert werden muss, um die gewünschte Verringerung der Differenz zwischen dem Sollwert nsoll der Drehzahl und dem Istwert nist der Drehzahl zu realisieren. Diese Multiplikation erfolgt mit Hilfe eines Multiplikationsgliedes 60, wobei gemäß Figur 2 das Multiplikationsglied 60 gestrichelt dargestellt ist. Es kann also vorgesehen sein, wie in Figur 2 den Ausgang des Momentkoordinators 50, also das resultierende Sollmoment MSOLL zunächst wie beschrieben additiv mit der ersten Ausgangsgröße A1 zu verknüpfen und das dadurch entstehende modifizierte resultierende Sollmoment MSOLL1 anschließend mittels des Multiplikationsgliedes 60 mit der zweiten Ausgangsgröße A2 zu multiplizieren, um letztlich ein doppelt modifiziertes resultierendes Sollmoment MRES zu erhalten, dass dann von einem Umsatzmodul 65 in der Umsetzungseinheit 65 durch entsprechende Ansteuerung der Zündung und/oder der Luftzufuhr und/oder der Kraftstoffzufuhr eingestellt wird. Die Reihenfolge der Addition und der Multiplikation durch das Additionsglied 55 und das Multiplikationsglied 60 kann dabei auch vertauscht sein. Alternativ kann nur die additive Korrektur mit der ersten Ausgangsgröße A1 oder nur die multiplikative Korrektur mit der zweiten Ausgangsgröße A2 zur Modifizierung des resultierenden Sollmoments MSOLL vorgesehen sein. In einem Betriebszustand der Antriebseinheit 1, in dem die Drehzahlregelung 25 ausgeschaltet ist, beispielsweise in dem der Drehzahlregelung 25 als Solldrehzahl nsoll der Wert Null vorgegeben wird, ist die erste Ausgangsgröße A1 gleich Null und die zweite Ausgangsgröße A2 gleich Eins. Nur in einem Betriebszustand der Antriebseinheit 1, in dem die Drehzahlregelung 25 aktiviert ist, kann somit die erste Ausgangsgröße A1 von Null und die zweite Ausgangsgröße A2 von Eins verschieden sein. Wird der Betriebszustand der Antriebseinheit 1 verlassen, in dem die Drehzahlregelung 25 aktiviert war, so wird die Drehzahlregelung 25 ausgeschaltet und die erste Ausgangsgröße A1 auf Null sowie die zweite Ausgangsgröße A2 auf Eins gesetzt. Somit wird das resultierende Sollmoment MSOLL in Betriebszuständen der Antriebseinheit 1, in denen die Drehzahlregelung 25 ausgeschaltet ist bzw. nach Verlassen solcher Betriebszustände, in denen die Drehzahlregelung 25 aktiviert war, sofern die Drehzahlregelung 25 in dem nachfolgenden Betriebszustand

ausgeschaltet ist, ohne Modifizierung von dem Umsetzmodul 65 umgesetzt.

Gemäß Figur 3 ist eine zweite Ausführungsform für die Umsetzungseinheit 45 in Form eines Funktionsdiagrammes dargestellt. Dabei kennzeichnen in Figur 3 gleiche Bezugszeichen gleiche Elemente wie in Figur 2. Wie auch beim ersten Ausführungsbeispiel nach Figur 2 werden die Momentenanforderungen MG, MF, MW zusammen mit den Betriebsgrößen 85 der Antriebs-
5 einheit 1 dem Momentenkoordinator 50 zugeführt, der aus diesen Größen in dem Fachmann be-
kannter Weise den resultierenden Sollwert MSOLL für das Ausgangsdrehmoment des An-
triebsmotors bildet. Gemäß dem zweiten Ausführungsbeispiel nach Figur 3 ist es nun vorgese-
10 hen, dass die Drehzahlregelung 25 lediglich die erste Ausgangsgröße A1 in Form eines von der
Motorsteuerung 20 einzustellenden Ausgangsdrehmoments MRES1 des Antriebsmotors im
Sinne einer Verringerung der Differenz zwischen dem Sollwert nsoll der Drehzahl und dem
Istwert nist der Drehzahl bildet. Das von der Drehzahlregelung 25 gelieferte einzustellende
15 Ausgangsdrehmoment MRES1 wird einem Vergleichsglied 70 zugeführt. Das Vergleichsglied
70 prüft, ob das einzustellende Ausgangsdrehmoment MRES1 gleich Null ist. Ist dies der Fall,
so wird der Ausgang des Vergleichsgliedes 70 auf logisch Eins gesetzt, andernfalls auf logisch
Null. Das Ausgangssignal des Vergleichsgliedes 70 wird zusammen mit dem Ausgangssignal
des Momentenkoordinators 50, also dem resultierenden Sollmoment MSOLL einem UND-
Glied 75 zugeführt. Der Ausgang des UND-Gliedes 75 ist in Figur 3 mit MSOLL' bezeichnet
20 und entspricht dem resultierenden Sollmoment MSOLL für den Fall, dass der Ausgang des
Vergleichsgliedes 70 gesetzt ist, also die erste Ausgangsgröße A1 und damit das von der Dreh-
zahlregelung 25 gelieferte einzustellende Ausgangsdrehmoment gleich Null ist. In diesem Fall
liegt kein Betriebszustand vor, in dem eine Solldrehzahl eingestellt werden soll, d. h. die Dreh-
zahlregelung 25 ist ausgeschaltet. Dies kann bspw. dadurch geschehen, dass die Solldrehzahl
25 nsoll von der Getriebesteuerung 5 auf Null gesetzt wird und die Drehzahlregelung 25 bei De-
tektion der Solldrehzahl nsoll = 0 ausgeschaltet wird. Ist jedoch der Ausgang des Vergleichs-
gliedes 70 zurückgesetzt, weil die erste Ausgangsgröße A1 ungleich Null ist, dann ist auch der
Ausgang MSOLL' des UND-Gliedes 75 gleich Null. Der Ausgang MSOLL' des UND-Gliedes
75 wird zusammen mit der ersten Ausgangsgröße A1 = MRES1 einem ODER-Glied 80 zuge-
30 führt. Für den Fall, dass die erste Ausgangsgröße A1 gleich Null ist, entspricht die Ausgangs-
größe MSOLL" des ODER-Gliedes 80 der Ausgangsgröße MSOLL' des UND-Gliedes 75, die
in diesem Fall dem resultierenden Sollmoment MSOLL am Ausgang des Momentenkoordina-
tors 50 entspricht. Ist die erste Ausgangsgröße A1 jedoch ungleich Null, so entspricht der Aus-
gang MSOLL" des ODER-Gliedes 80 der ersten Ausgangsgröße A1, da in diesem Fall die Aus-

gangsgröße MSOLL' des UND-Gliedes 75 gleich Null ist. Die Ausgangsgröße MSOLL" ist das 5 letztlich einzustellende Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors und wird dem Umsetzmodul 65 zur Umsetzung in der zum ersten Ausführungsbeispiel nach Figur 2 beschriebenen Weise zugeführt. Das bedeutet, dass in einem Betriebszustand der Antriebseinheit 1, in dem die Drehzahlregelung 25 aktiviert ist, die Getriebesteuerung 5 also eine Solldrehzahl nsoll ungleich Null vorgibt, das letztlich einzustellende Ausgangsdrehmoment MSOLL" des Antriebsmotors der ersten Ausgangsgröße A1 der Drehzahlregelung 25 entspricht, deren Umsetzung somit Vorrang vor der Umsetzung der Momentenanforderungen MW, MG, MF hat. Ist jedoch die Drehzahlregelung 25 ausgeschaltet, die Solldrehzahl nsoll also gleich Null, dann liegt ein Betriebszustand 10 der Antriebseinheit 1 vor, in dem die Momentenanforderungen MW, MG, MF unter Berücksichtigung der Momentenkoordination umgesetzt werden sollen.

Anhand des zweiten Ausführungsbeispiels soll im Folgenden eine Alternative gemäß dem Funktionsdiagramm nach Figur 4 beschrieben werden. Dabei kennzeichnen gleiche Bezugszeichen 15 gleiche Elemente wie in den vorherigen Figuren. Im Unterschied zum zweiten Ausführungsbeispiel ist es gemäß Figur 4 vorgesehen, dass die Drehzahlregelung 25, der von der Getriebesteuerung 5 die Solldrehzahl nsoll und vom Drehzahlsensor 40 die Istdrehzahl nist zugeführt ist, zwei einzustellende Ausgangsdrehmomente des Antriebsmotors im Sinne einer Ver- 20 ringerung der Differenz zwischen der Solldrehzahl nsoll und der Istdrehzahl nist bestimmt. Dabei ist ein erstes einzustellendes Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors in Figur 4 mit MZRES und ein zweites einzustellendes Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors mit MLRES bezeichnet. Das erste einzustellende Ausgangsdrehmoment MZRES ist ein auf einem Zündungspfad des als Verbrennungsmotor ausgebildeten Antriebsmotors umzusetzendes Aus- 25 gangsdrehmoment und das zweite einzustellende Ausgangsdrehmoment MLRES ist ein auf einer Luft- und/oder Kraftstoffpfad des als Verbrennungsmotor ausgebildeten Antriebsmotors umzu-setzendes Ausgangsdrehmoment. Die in Figur 2 dargestellte Struktur des Funktionsdiagrammes ist für diesen Fall doppelt vorgesehen, nämlich einmal für den Zündungspfad und einmal für den Luft- und/oder Kraftstoffpfad. Lediglich der Momentenkoordinator 50 ist nur einmal erfor- 30 derlich und liefert in diesem Fall statt des resultierenden Sollmoments MSOLL ein erstes resultierendes Sollmoment für den Zündungspfad und ein zweites resultierendes Sollmoment für den Luft- und/oder Kraftstoffpfad. Dabei ist weiterhin das für den Zündungspfad vorgesehene Umsetzmodul lediglich zur Umsetzung des für den Zündungspfad letztlich geforderten Ausgangs-drehmoments durch entsprechende Ansteuerung der Zündung und das für den Luft- und/oder Kraftstoffpfad vorgesehene Umsetzmodul lediglich zur Umsetzung des für den Luft- und/oder

Kraftstoffpfad letztlich geforderten Ausgangsdrehmoments durch entsprechende Ansteuerung der Luftzufuhr und/oder der Kraftstoffzufuhr ausgebildet. Die Aufteilung in den Zündungspfad einerseits und den Luft- und/oder Kraftstoffpfad andererseits zur Momentenvorgabe und -
umsetzung ist an sich bereits Stand der Technik und ermöglicht die Aufteilung eines gesamten
umzusetzenden Ausgangsdrehmoments des Antriebsmotors in einen schnell umsetzbaren Anteil
über den Zündungspfad und einen langsamer umsetzbaren Anteil über den Luft- und/oder Kraft-
stoffpfad.

Den beiden Ausführungsformen nach Figur 2 und Figur 3 gemeinsam ist, dass in einem Be-
triebszustand der Antriebseinheit 1, in dem die Drehzahlregelung 25 aktiviert ist, die Regelung
der Istdrehzahl nist auf die Solldrehzahl nsoll Priorität vor der Umsetzung der Momentenanfor-
derungen MW, MG, MF hat. Im Falle des ersten Ausführungsbeispiels nach Figur 2 wird dies
durch eine überlagerte Drehzahlregelung realisiert, bei der das vom Momentenkoordinator 50
gelieferte resultierende Sollmoment MSOLL abhängig von der Drehzahlregelung modifiziert
wird, sodass sich das modifizierte resultierende Sollmoment MSOLL1 bzw. das doppelt modifi-
zierte resultierende Sollmoment MRES zur Umsetzung über das Umsetzmodul 65 ergibt. Im
Falle des zweiten Ausführungsbeispiels nach Figur 3 wird dies dadurch realisiert, dass das von
der Drehzahlregelung 25 geforderten einzustellende Ausgangsdrehmoment MRES1 Vorrang
vor dem vom Momentenkoordinator 50 ermittelten resultierenden Sollmoment MSOLL bei der
Umsetzung über das Umsetzmodul 65 hat.

Die Anwendung des ersten Ausführungsbeispiels nach Figur 2 kann z. B. für einen Betriebszu-
stand der Antriebseinheit 1 vorteilhaft sein, der durch einen Schaltvorgang des Getriebes cha-
rakterisiert ist. Während des Schaltvorgangs sendet die Getriebesteuerung 5 die sowohl eine
Drehzahlanforderung in Form der Solldrehzahl nsoll an die Drehzahlregelung 25 als auch die
Momentenanforderung MG an den Momentenkoordinator 50. Unabhängig von weiteren Mo-
mentenanforderungen MW, MF liegt somit zumindest die Momentenanforderung MG der Ge-
triebesteuerung 5 am Eingang des Momentenkoordinators 50 an. Aus der Momentenanforde-
rung MG der Getriebesteuerung 5 ermittelt der Momentenkoordinator 50 abhängig von den Be-
triebsgrößen 85 das resultierende Sollmoment MSOLL. Dieses resultierende Sollmoment
MSOLL wird dann von der Drehzahlregelung 25 modifiziert, um die Solldrehzahl nsoll einzu-
stellen. Es liegt also eine überlagerte Drehzahlregelung bei Momentenvorgabe vor, die zunächst
die Momentenanforderung MG der Getriebesteuerung 5 bzw. das daraus abgeleitete resultieren-
de Sollmoment MSOLL berücksichtigt und entsprechend der Drehzahlregelung 25 verändert.

Die Drehzahlregelung 25 beschränkt sich dabei auf das Erhöhen bzw. das Verringern des resultierenden Sollmoments MSOLL je nach Vorzeichen der ersten Ausgangsgröße A1 bzw. je nachdem, ob die zweite Ausgangsgröße A2 größer oder kleiner 1 ist. Mit Hilfe der beschriebenen überlagerten Drehzahlregelung bei Momentenvorgabe lässt sich sowohl die Drehzahlevorgabe als auch die Momentenvorgabe gleichzeitig beachten, wodurch der Komfort eines externen Eingriffs, wie er z. B. während des durch den Schaltvorgang charakterisierten Betriebszustandes der Antriebseinheit 1 vorliegt, verbessert wird.

Die Anwendung des zweiten Ausführungsbeispiels nach Figur 3 kann z. B. für einen Betriebszustand der Antriebseinheit 1 vorteilhaft sein, der durch einen Anfahrvorgang des Fahrzeugs charakterisiert ist. Die herkömmliche Vorgehensweise für einen solchen Anfahrvorgang des Fahrzeugs sieht vor, dass beim Anfahren durch den Fahrer über das Fahrpedal das Ausgangsdrehmoment MF des Antriebsmotors angefordert wird und gegebenenfalls modifiziert durch einen Momentenkoordinator von der Motorsteuerung auch umgesetzt wird. Bei Verwendung eines automatisierten Schaltgetriebes beginnt dann die Kupplung zu schließen, sodass der Antriebsmotor nicht Gefahr läuft, abzusterben bzw. unangenehm hoch zu drehen. Von der Getriebesteuerung des automatisierten Schaltgetriebes wird dabei nur eine Momentenbegrenzung an die Motorsteuerung gesandt, damit bei großen angeforderten Ausgangsdrehmomenten des Antriebsmotors der Einkuppelvorgang dennoch beherrschbar bleibt.

Erfindungsgemäß ist es nun mit Hilfe des zweiten Ausführungsbeispiels nach Figur 3 ausgehend vom Blockschaltbild nach Figur 1 vorgesehen, dass wenn der Fahrer bei stehendem Fahrzeug bzw. bei geringen Fahrgeschwindigkeiten, sodass ein Anfahrvorgang notwendig wird, das Fahrpedal drückt, das dadurch erzeugte Vorgabemoment MF für den Fahrerwunsch gemäß Figur 1 auch der Getriebesteuerung 5 zugeführt wird, sodass die Getriebesteuerung 5 den Anfahrwunsch erkennt und durch Bildung einer geeigneten Solldrehzahl nsoll ungleich Null für den Anfahrvorgang die Drehzahlregelung 25 für diesen Betriebszustand des Anfahrvorganges aktiviert. Die Solldrehzahl der Getriebesteuerung 5 wird nur dann berücksichtigt, falls diese größer als die stationäre Leerlauf-Solldrehzahl ist. Ist die stationäre Leerlauf-Solldrehzahl größer als die von der Getriebesteuerung 5 vorgegebene Solldrehzahl nsoll, dann wird aus Sicherheitsgründen statt der Solldrehzahl nsoll der Getriebesteuerung 5 die stationäre Leerlauf-Solldrehzahl der Drehzahlregelung 25 zugeführt. Solange der Anfahrvorgang und damit die Drehzahlregelung 25 aktiv bleibt, wird das Vorgabemoment MF für den Fahrerwunsch bzw. das damit verknüpfte resultierende Sollmoment MSOLL am Ausgang des Momentenkoordinators

50 gemäß dem zweiten Ausführungsbeispiel ignoriert und nur das von der Drehzahlregelung 25 geforderte einzustellende Ausgangsdrehmoment MRES1 zur Umsetzung der Solldrehzahl nsoll in der beschriebenen Weise berücksichtigt und umgesetzt. Das Fahrpedal hat in diesem Betriebszustand also keinen Einfluss auf das Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors, durch
5 Betätigung des Fahrpedals wird lediglich die Getriebesteuerung 5 beeinflusst, die durch die Vorgabe der Solldrehzahl nsoll sowie der Einkuppelgeschwindigkeit das notwendige Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors beeinflusst. Der Betriebszustand des Anfahrvorgangs wird beispielsweise dann von der Getriebesteuerung 5 als beendet erkannt, wenn das Fahrpedal zumindest teilweise wieder losgelassen wird. Dann wird die Vorgabe der Solldrehzahl nsoll an
10 die Drehzahlregelung 25 beendet, d. h. die Solldrehzahl nsoll auf Null gesetzt und die Drehzahlregelung 25 dadurch ausgeschaltet. Somit wird mit Beendigung des Betriebszustandes des Anfahrvorganges wieder das Vorgabemoment MF gemäß dem Fahrerwunsch bzw. das damit verknüpfte resultierende Sollmoment MSOLL zur Umsetzung mittels dem Umsetzmodul 65 berücksichtigt. Durch das Anhalten der Solldrehzahl nsoll während des Anfahrvorganges lässt sich
15 der Anfahrvorgang komfortabler gestalten, vorausgesetzt die Solldrehzahl nsoll für den Anfahrvorgang wurde beispielsweise auf einem Prüfstand zuvor geeignet appliziert. Das von der Motorsteuerung 20 zu stellende Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors kann zusätzlich und in nicht in den Figuren dargestellter Weise überlagert werden mit dem Ergebnis einer Momentenvorsteuerung. Dabei wird dem dem Umsetzmodul 65 gemäß den Ausführungsbeispielen nach
20 Figur 2 und Figur 3 zugeführten umzusetzenden Ausgangsdrehmoment des Antriebsmotors vor der Umsetzung noch ein Vorsteuermoment überlagert, das beispielsweise Reibungsverluste des Antriebsmotors, Verluste von Verbrauchern, wie beispielsweise Klimaanlage, elektrisches Schiebedach, usw., Momentenbedarf aus der Kupplungsposition, usw. berücksichtigt.

25 Die Drehzahlregelung 25 kann einen Integralregler und/oder einen Proportionalregler und/oder einen Differenzialregler umfassen. Beispielsweise kann die Drehzahlregelung 25 als PID-Regler ausgebildet sein. Die Betriebszustände der Antriebseinheit 1, in denen die Drehzahlregelung 25 in der beschriebenen Weise erfindungsgemäß aktiviert sein soll, sind von einer Leerlaufdrehzahlregelung der Antriebseinheit 1 verschieden. Für die Drehzahlregelung 25 kann dennoch
30 bspw. die Struktur einer bereits vorhandenen Leerlaufdrehzahlregelung der Antriebseinheit 1 genutzt werden. Dabei können die gleichen Regler wie für die übliche Leerlaufdrehzahlregelung verwendet werden, wobei lediglich die Regelparameter abhängig von den verschiedenen Betriebszuständen der Antriebseinheit 1, also z. B. Leerlauf oder Anfahrvorgang oder Schaltvorgang, angepasst werden müssen. Dies erfordert eine Differenzierung der verschiedenen Be-

triebszustände. Der Drehzahlregelung 25 müssen in diesem Fall abhängig vom jeweiligen Betriebszustand Informationen über den aktuellen Betriebszustand zugeführt werden, in dem die Drehzahlregelung 25 aktiv sein soll. Der aktuelle Betriebszustand der Antriebseinheit 1 und damit beispielsweise der Leerlaufbetriebszustand, der Betriebszustand des Anfahrvorgangs und der Betriebszustand des Schaltvorgangs, kann in dem Fachmann bekannter Weise von der Motorsteuerung 20 abhängig von den Betriebsgrößen 85 ermittelt und der Drehzahlregelung 25 zur Anpassung der Regelparameter mitgeteilt werden. Auf diese Weise können durch die Verwendung gleicher Regler für die Drehzahlregelung in verschiedenen Betriebszuständen der Antriebseinheit 1 Ressourcen insbesondere in Form von Rechenleistung eingespart werden.

5

10

Getriebesteuerung 5 kann zur Steuerung eines bspw. als Handschaltgetriebe, als automatisiertes Schaltgetriebe, als stufenloses Getriebe oder als Automatikgetriebe ausgebildeten Getriebes ausgebildet sein.

24.11.03 St/Oy

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Ansprüche

1. Verfahren zum Betreiben einer Antriebseinheit (1), insbesondere eines Fahrzeugs, bei dem ein Sollwert für mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) vorgegeben wird, dadurch gekennzeichnet, dass in mindestens einem Betriebszustand der Antriebseinheit (1) außerdem ein Sollwert für eine Betriebsgröße der Antriebseinheit (1) vorgegeben wird, wobei in diesem Betriebszustand die mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) ungeachtet ihres Sollwertes im Sinne einer Annäherung eines Istwertes für die Betriebsgröße an den Sollwert für die Betriebsgröße vorgegeben wird.

15

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass als Ausgangsgröße ein Drehmoment oder eine Leistung der Antriebseinheit (1) gewählt wird.

20

3. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass als Betriebsgröße eine Drehzahl eines Motors der Antriebseinheit (1) gewählt wird.

25

4. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der mindestens eine Betriebszustand als Anfahrbetriebszustand der Antriebseinheit (1) gewählt wird.

30

5. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße von einer ersten Steuerung (5) oder ersten Funktion (15) vorgegeben wird und dass der Sollwert für die Betriebsgröße von derselben Steuerung (5) oder Funktion (15) oder einer zweiten Steuerung (10) o-

der zweiten Funktion vorgegeben und an eine dritte Steuerung (20) zur Einstellung der mindestens einen Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) weitergeleitet wird, und dass die dritte Steuerung (20) ausgehend von dem Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) diesen Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße im Sinne einer Annäherung des Istwertes der Betriebsgröße an den Sollwert der Betriebsgröße modifiziert.

- 5 6. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) mittels einer Regelung (25) im Sinne einer Annäherung des Istwertes für die Betriebsgröße an den Sollwert für die Betriebsgröße vorgegeben wird.
- 10 7. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebseinheit (1) mit einem Verbrennungsmotor betrieben wird.
- 15 8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass eine erste Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) für einen Zündungspfad (30) des Verbrennungsmotors und eine zweite Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) für einen Luftpfad (35) des Verbrennungsmotors vorgegeben wird.
- 20 9. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der mindestens eine Betriebszustand von einem Leerlaufbetriebszustand verschieden gewählt wird.
- 25 10. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass nach Beendigung des mindestens einen Betriebszustandes der Sollwert für die mindestens eine Ausgangsgröße ohne Modifizierung umgesetzt wird.
- 30 11. Vorrichtung zum Betreiben einer Antriebseinheit (1), insbesondere eines Fahrzeugs, mit Mittel (5, 10, 15) zur Vorgabe eines Sollwertes für mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1), dadurch gekennzeichnet, dass eine erste Vorgabeeinheit (5) vorgesehen ist, die in mindestens einem Betriebszustand der Antriebseinheit (1) außerdem einen Sollwert für eine Betriebsgröße der Antriebseinheit (1) vorgibt, wobei eine zweite Vorgabeeinheit (25) vorgesehen ist, die in diesem Betriebszustand

die mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) ungeachtet ihres Sollwertes im Sinne einer Annäherung eines Istwertes für die Betriebsgröße an den Sollwert für die Betriebsgröße vorgibt.

24.11.03 St/Oy

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Verfahren und Vorrichtung zum Betreiben einer Antriebseinheit

Zusammenfassung

Es werden ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Betreiben einer Antriebseinheit (1), insbesondere eines Fahrzeugs, vorgeschlagen, die eine komfortablere Umsetzung einer Drehzahlvorgabe ermöglichen. Dabei wird ein Sollwert für mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) vorgegeben. In mindestens einem Betriebszustand der Antriebseinheit (1) wird außerdem ein Sollwert für eine Betriebsgröße der Antriebseinheit (1) vorgegeben, wobei in diesem Betriebszustand die mindestens eine Ausgangsgröße der Antriebseinheit (1) ungeachtet ihres Sollwertes im Sinne einer Annäherung eines Istwertes für die Betriebsgröße an den Sollwert für die Betriebsgröße vorgegeben wird.

15

20

R.307263

1 / 4

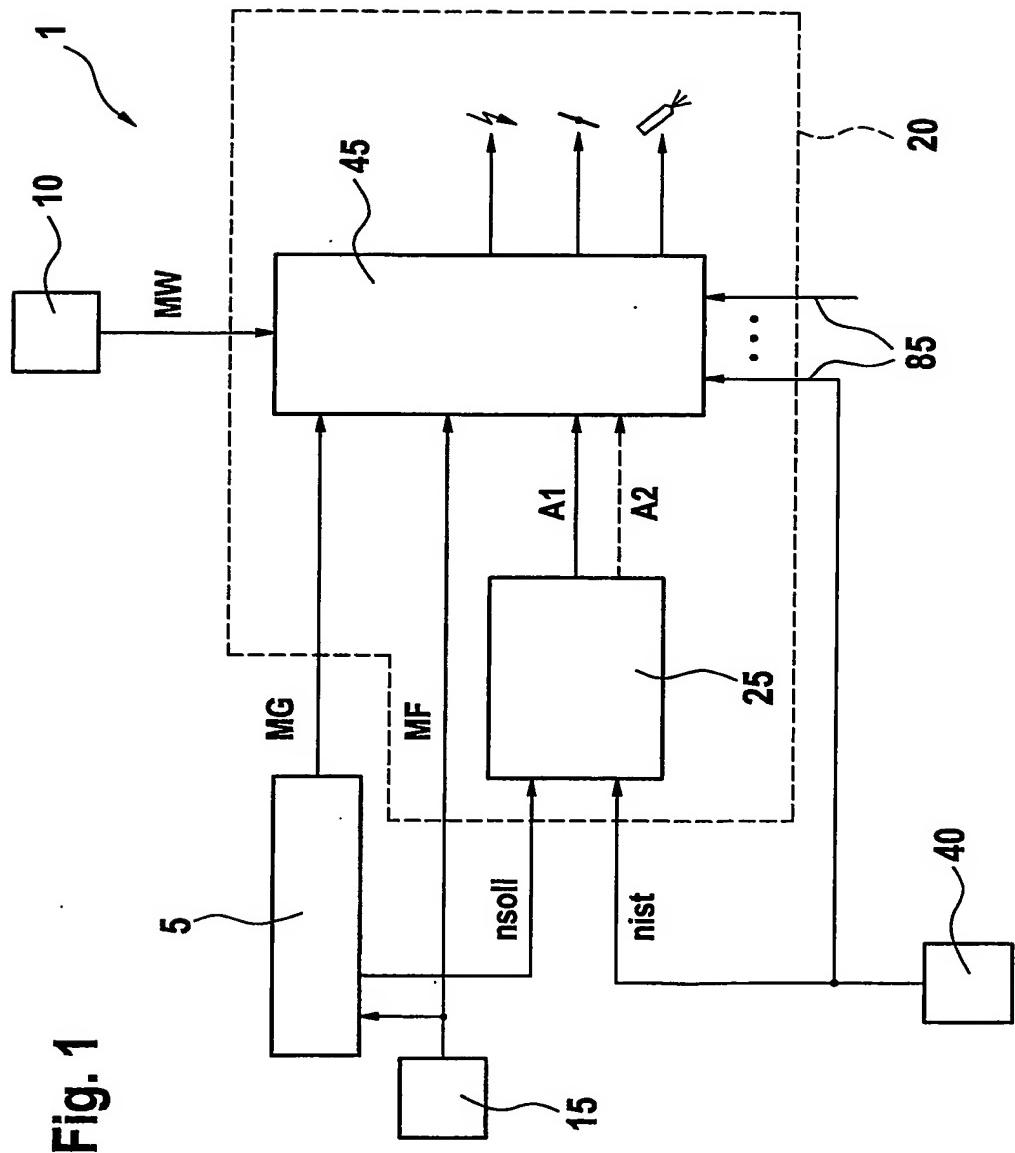


Fig. 2

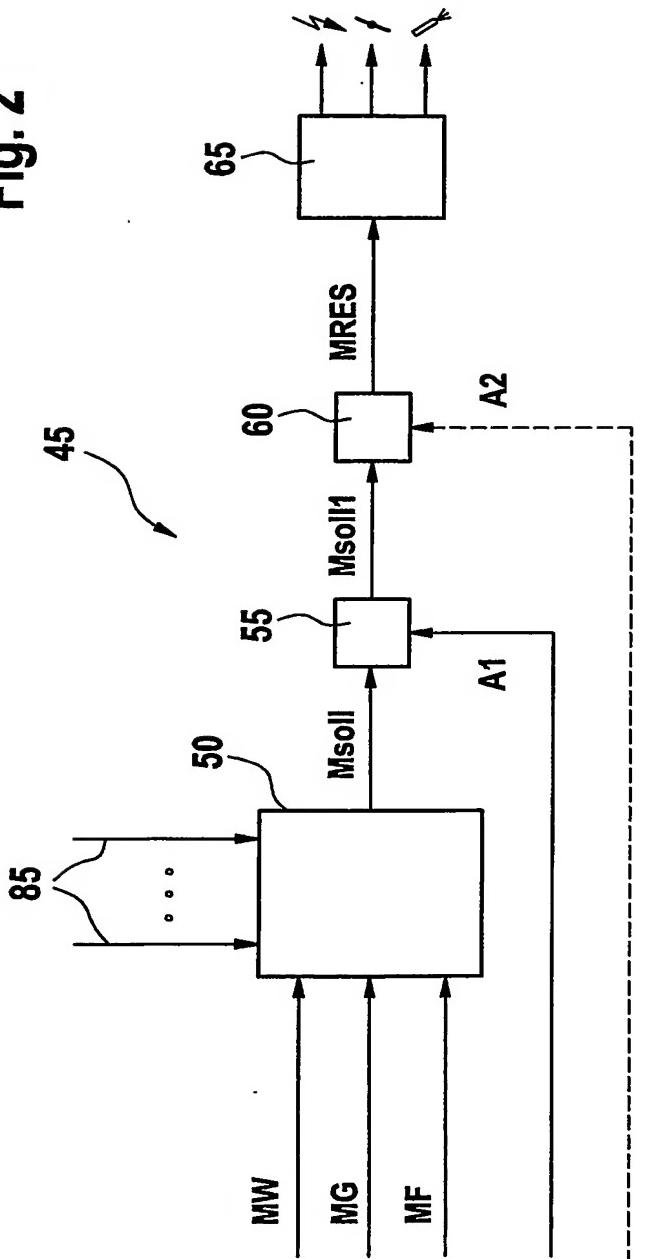
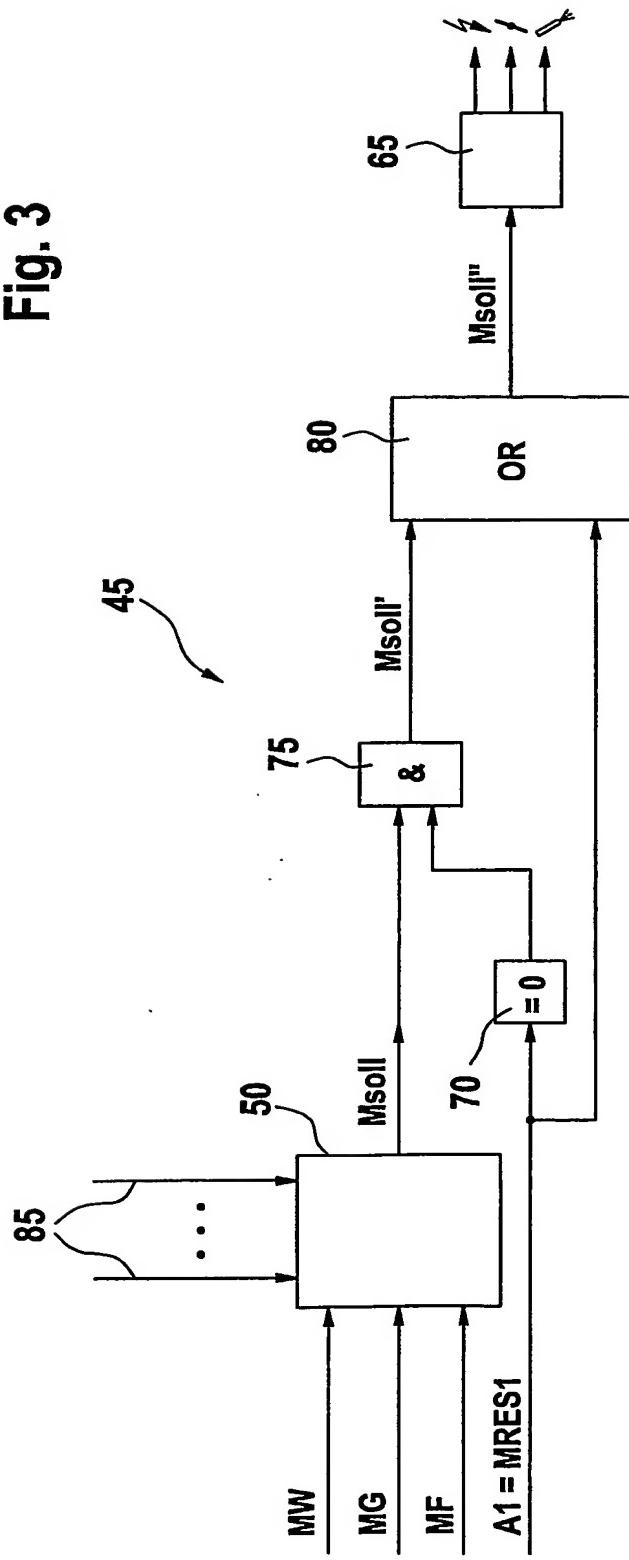


Fig. 3



R.307263

4 / 4

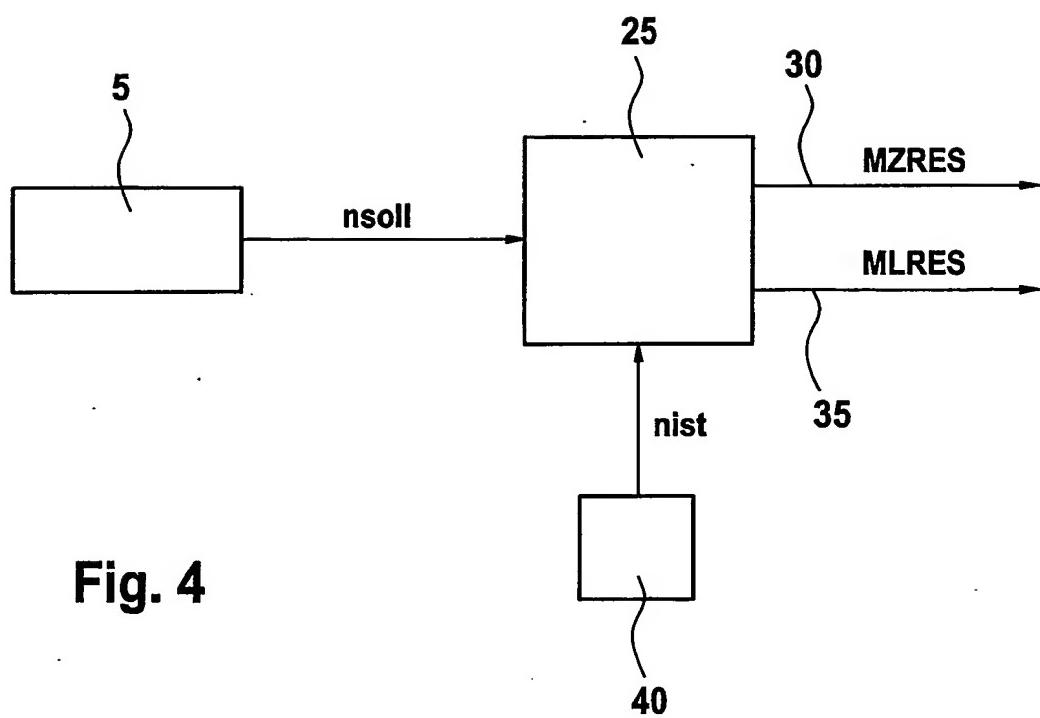


Fig. 4